# TREŚĆ





Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 sierpnia 1934 r. | NR. 21

**Redakcja i Administracja:** Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
**Prenumerata:** w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
**Konto P. K. O. Nr. 204.415** — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.



# SPRAWA OBNIŻKI TARYF KOLEJOWYCH

**(Możliwości i niemożliwości).**

Obecne taryfy kolejowe są jedną z najważniejszych przyczyn, uniemożliwiających t. zw. zamknięcie nożyc i stabilizację cen w Polsce. Słyszymy zgodny chór opinji publicznej, żądającej energicznie globalnej obniżki taryf kolejowych, niedostosowanych do obecnego poziomu cen i paraliżująco oddziaływujących na całe życie gospodarcze kraju. Na pierwszem już posiedzeniu Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Komunikacyjnej poruszona została w zdecydowanej formie sprawa ta i spotkała się z równie zdecydowanem non possumus ze strony przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji z następnem umotywowaniem.

Wpływy P. K. P. zmalały w ostatnich latach w takim stopniu, że wszelkie dalsze obniżki taryf, a tembardziej globalna obniżka, podważą samowystarczalność budżetu P. K. P., nie mówiąc już zupełnie o możliwości zasilania z wpływów kolejowych budżetu państwowego, co wydawać się powinno logicznem ze względu na oprocentowanie włożonego przez państwo w P. K. P. kapitału inwestycyjnego. Wszelkie zaś dopłaty i dotacje do budżetu kolejowego ze strony Skarbu Państwa są wykluczone ze względu na stan finansów państwowych.

*Dopuszczalne natomiast mogą być tylko indywidualne obniżki taryf, jednak pod warunkiem uzyskania rekompensat w podwyżce innych taryf.*

Próby wywołania zwiększonego ruchu towarowego drogą obniżek taryf, zawiodły i nie dały pożądanych rezultatów. Wobec tego jakiekolwiek dalsze uszczuplenie ogólnej sumy wpływów kolejowych jest niemożliwe tem bardziej, że świadczenia P. K. P. na rzecz poszczególnych resortów, eksportu i t. d. są i tak już bardzo znaczne i kosztowne dla P. K. P.

Ta argumentacja Ministerstwa Komunikacji jest niewątpliwie słuszną i na pierwszy rzut oka nie może być żadnym argumentem obaloną. Nie zadowolniła ona jednakowoż opinji publicznej, która w dalszym ciągu ożywienie zajmuje się sprawą obniżki taryf. Charakterystycznem jest przytem, że najenergiczniej żądają obniżki taryf właśnie organy prasy, należące do obozu prorządowego.

Z drugiej strony zanotowaliśmy ostatnio wystąpienie w prasie (Codz. Gazeta Handlowa) naczelnika W-łu Taryfowego Min. Komunikacji p. Kaczmarkiewicza i p. radcy Dobieckiego w obronie polityki taryfowej P. K. P.

Czy naprawdę stoimy tu przed murem, którego ani przeskoczyć ani obniżyć nie można? Na zasadzie debat, przeprowadzonych na specjalnej komisji, wyłonionej przez Komitet Taryfowy P. R. K. chcielibyśmy bliżej oświetlić tę sprawę.

Na rolę, którą odgrywają w życiu gospodarczym P. K. P. zapatrywać się można dwojako.

I — albo P. K. P. są zwykłym przedsiębiorstwem państwowem o charakterze monopolowym, którego działalność powinna być w pierwszym rzędzie samowystarczalną, jeżeli już nie zyskowną dla państwa, bez względu na skutki, które wywiera działal-

ność tego przedsiębiorstwa na rozwój życia gospodarczego kraju.

II — albo P. K. P. są instytucją o charakterze użyteczności publicznej, której zadaniem jest w pierwszym rzędzie regulować życie gospodarcze kraju i dostosowywać swoją politykę taryfową do potrzeb tego życia. Czyli innemi słowami — Koleje Państwowe, nawet pracując z deficytem budżetowym, — o ile jednak przyczyniają się polityką swoją do pokaźnego ogólno — gospodarczego ożywienia kraju, tylko wtedy wykonują swoją misję.

W naszych warunkach wydaje się, że ta druga koncepcja nie może tak długo znaleźć poparcia, jak długo Skarb Państwa walczy z trudnościami budżetowemi i do jakichkolwiek dotacji na rzecz P. K. P. pociągnięty być nie może. Na tę drugą koncepcję pozwolić sobie mogą tylko państwa o poważniejszych nadwyżkach budżetowych. Pozostaje więc tylko koncepcja pierwsza, mianowicie — koleje państwowe powinne mieć zabezpieczoną równowagę budżetową i tylko w ramach tej tezy operować można, przystępując do dalszych reform taryfowych.

Do takich rezultatów doprowadziły debaty na forum Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Komunikacyjnej. Stanęliśmy więc przed zagadnieniem, którego rozwiązanie przedstawia może jedno z największych trudności naszego życia gospodarczego. Czy nie należy wobec tego dać spokój tej sprawie, skoro nie znajdujemy żadnego wyjścia? Wydaje się, że nie, bo nawet Ministerstwo Komunikacji uznaje, że obecne taryfy w wielu wypadkach paraliżująco oddziaływują na życie gospodarcze kraju, ogół zaś coraz natarczywiej żąda obniżek. A my, członkowie P. R. K., mandatarjusze tego ogółu, przyznać się musimy do pewnej bezsilności, bowiem w ramach tez, wysuniętych przez Ministerstwo Komunikacji, żadnego nowego rozwiązania zaproponować nie możemy. Obserwacja stanu obecnego P. K. P. nasuwa jednak następujące rozważania.

Co zrobiły przedsiębiorstwa przemysłowo — handlowe, gdy spostrzegły, że poczęły stale kurczyć się ich obroty i ilość klijentów? Zastanowiły się przedewszystkiem nad tem

a) w jakim stopniu i jakim sposobem należy obniżyć ceny swych wyrobów lub świadczeń,
b) czy projektowane obniżki przyciągnąć mogą z powrotem utraconą klijentelę,
c) co należy dalej czynić, by uchronić przedsiębiorstwo przed upadkiem?

W rezultacie przeprowadzonej analizy przedsiębiorstwa zmuszone były z jednej strony radykalnie zmienić i zmodernizować swe dotychczasowe metody pracy i kalkulacji, z drugiej strony obniżyć swe ceny i dostosować je do poziomu istniejących cen. Te przedsiębiorstwa, które tego uczynić nie potrafiły czy nie chciały, skazane zostały na zagładę i musiały być zlikwidowane. Tak się dzieje w przedsiębiorstwach prywatnych. Reformy te połączone były z poważnemi wstrząsami i porównać je można z ciężką operacją chirurgiczną, jednak niezbędną dla utrzymania przedsiębiorstwa przy życiu. Takie operacje przejść musiały po wojnie wszystkie dziś zdrowe jeszcze warsztaty pracy i na to innej rady nie było.

Czy przedsiębiorstwo P. K. P. poddało się już tej operacji i zmieniło swe przedwojenne metody pracy? Dotąd nie. Przyznajemy, że dla tak olbrzymiego aparatu, jakim są P. K. P., radykalne reformy są niezwykle trudne przedewszystkiem dlatego, że gospodarka na P. K. P. uzależniona jest od czynników ogólnopaństwowych, na które tylko częściowo może wywierać swój wpływ. Gdyby Koleje Państwowe były wydzielonem z ogólnego budżetu państwowego przedsiębiorstwem, które otrzymywałoby za wszelkie bez wyjątku swe świadczenia cenę rynkową i każdy korzystający z usług kolei, musiałby płacić normalną cenę za takowe, budżet kolejowy układałby się inaczej, a gruntowna reforma byłaby bardziej ułatwioną i przejrzystą. Rozpatrzmy jednak jak wygląda w rzeczywistości budżet kolejowy.

Z jednej strony kolej wozi za darmo lub półdarmo wojsko, pocztę, urzędników i emerytów, wycieczki i zjazdy, a ostatnio i dzieci, łoży poważne sumy na eksport zagraniczny, zatrudnia nadmierną ilość pracowników aby nie powiększać liczby bezrobotnych, popiera wielki przemysł niekoniecznemi obstalunkami, w za szybkiem tempie odmładza personel kolejowy i płaci coraz więcej emerytur, — wszystko to stwarza coraz większe luki budżetowe.

Z drugiej strony zmuszona jest kolej rekompensować niedobory, wynikające z wymienionych serwitutów i zapełniać luki odpowiednio wysokiemi taryfami przewozowemi, ciążącemi nieznośnie na całym gospodarstwie kraju. W rezultacie te *wysokie taryfy są niczem innem, jak dodatkowemi pośredniemi podatkami na rzecz Skarbu Państwa*, obciążającemi przedewszystkiem przemysł wytwórczy i rolnictwo, uginające się pod ciężarem podatków i świadczeń socjalnych. W ostatecznej konkluzji więc dochodzimy do stwierdzenia, że

*P. K. P. de facto są instytucją o charakterze szerszej użyteczności publicznej* (koncepcja II, o której mówiliśmy wyżej) z *tem jednak uwarunkowaniem, że używa się ją nie dla regulowania życia gospodarczego kraju, lecz jednostronnie do zapełniania luk budżetowych państwa.*

Jeżeli tak jest, to *czy posługiwanie się P. K. P. w tym jednostronnym kierunku z wido-*

*czną szkodą dla całej gospodarki i tempa życia gospodarczego kraju jest wskazane i nadal dopuszczalne?* Zgodny chór wołających o zniżkę taryf, jest widocznym dowodem tego, że zastrzeżenia nasze nie są bezpodstawne. Obecny poziom cen, doznający całem nastawieniem polityki gospodarczej rządu coraz większej stabilizacji, zmusi — wydaje nam się — Ministerstwo Komunikacji i rząd do gruntowniejszej rewizji całokształtu budżetowania P. K. P. oraz do właściwego nastawienia tego najważniejszego instrumentu regulacyjnego, jakiemi są P. K. P., do zagadnień gospodarczych w najszerszem tego słowa znaczeniu.

Gdyby jednak obecny status quo na Kolejach Państwowych nie doznał gruntownej zmiany, liczyć się należy z dalszym poważniejszym spadkiem przewozów, życie bowiem gospodarcze, jak wykazuje doświadczenie, broni się i bronić się będzie na swój sposób przeciw wysokim taryfom. Już dziś całe karawany furmanek wożą węgiel z Zagłębia aż do Kowla, a z powrotem wracają z płodami rolnemi i drzewem. Na szosach z Warszawy do Radomia i Kielc spotykamy tysiące furmanek z najróżnorodniejszym towarem. Szlaki wiślane ożywiły się również w sposób dotąd nie notowany. A na Kresach Wschodnich wogóle zaczynają zapominać o egzystencji kolei, posługując się wyłącznie trakcją konną lub wodną. O konkurencji samochodowej, tej najgroźniejszej, już nie wspominamy. Są to niebezpieczne dla P. K. P. objawy samoobrony gospodarczej, które, zdaje nam się, zmuszą Ministerstwo Komunikacji oraz rząd do zajęcia się sprawą pełnej komercjalizacji P. K. P., która jedynie da im możność szukać radykalnych dróg wyjścia z obecnego zewsząd atakowanego położenia.

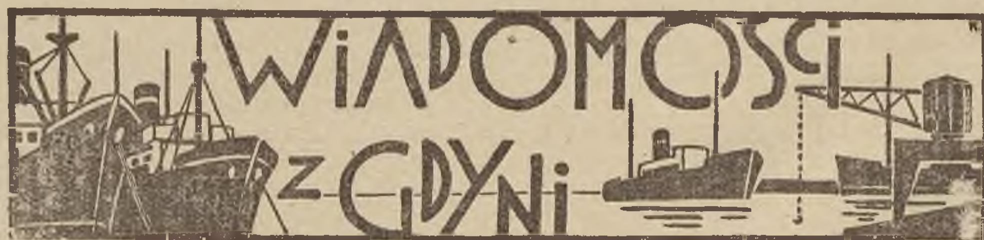
Niema żadnej wątpliwości, że poważna obniżka taryf ożywczo podziała na wymianę dóbr i wytworów krajowych, biorąc pod uwagę, że niektóre zasadnicze surowce i fabrykaty przewozić musimy z jednego końca państwa na drugi na przestrzeni do 1000 km i więcej (drzewo, węgiel, żelazo, sól, naftę, cukier). Zadaniem kolei jest jaknajdalej ułatwić tą wymianę i w tem właśnie leży posłannictwo kolei. Obecnie zaś taryfy kolejowe (jak i polityka cen monopoli państwowych) spowodowały, że na wsi oraz na Kresach Wschodnich zapomnieli już o zapałkach, nafcie, cukrze, węglu, spirytusie, a nawet soli, i używają, jak w średniowieczu — krzesiwa, łuczywa, samogonki i t. d.

Postaraliśmy się bezstronnie oświetlić ten najważniejszy obecnie problem gospodarczy Państwa naszego, który czeka jaknajszybszego rozwiązania i rozwiązanym być musi. Wszelkie kunktatorstwo coraz bardziej pogłębia kryzys gospodarczy i powoduje załamanie się coraz większej ilości gałęzi gospodarczych i warsztatów pracy.

— — — —

Jeszcze kilka słów o kosztach własnych przewozu na P. K. P. Są one funkcją natężenia ruchu — im większy ruch, tem mniejsze koszta przewozu tonnokilometra, i odwrotnie. Ilustrują tą sprawę rezultaty eksploatacji linji Herby Nowe — Gdynia. Aczkolwiek linja ta przewozi prawie wyłącznie węgiel eksportowy po b. niskiej taryfie, jednak czysty zysk bilansowy za 1933 rok wyraził się pokaźną cyfrą zł 1.023.586,—. Jeżeli więc mówi się, że kolej przewozi pewne towary niżej kosztów własnych, to twierdzenie takie może być tylko względne i nie jest przekonywujące co do dalszych obniżek niektórych taryf i tym argumentem w poważnej dyskusji operować nie należałoby.

*Inż. A Dziedziul.*




## POWRÓT Z URLOPU DYREKTORA IZBY.

W dniu 2 bm. powrócił z urlopu i objął urzędowanie Dyrektor naszej Izby Mgr. praw p. Henryk Krupski.

## OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA LIPIEC 1934 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc lipiec przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 587.183,3 ton (w czerwcu 565.152,1 ton), z czego na obrót zamorski przypada 580.114,7 ton (w czerwcu 550.044,4 ton). Z cyfry tej na przywóz przypada 100.845,8 ton (w czerwcu 72.450,4 ton), a na wywóz 479.268,9 ton (w czerwcu 477.594 ton).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 7.068,6 ton (w czerwcu 15.107,7 ton).

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

PRZYWÓZ:

| | |
|---|---|
| nasiona oleiste | 9.537,6 |
| ryż | 14.503,7 |
| owoce świeże | 701,3 |
| śledzie | 1.000,3 |
| ruda żelazna | 4.988,6 |
| piryty | 6.996,— |
| garbniki | 799,3 |
| żużle Thomasa | 9.100,— |
| sól potasowa | 4.100,— |
| skóry | 2.153,8 |
| bawełna | 4.798,9 |
| juta | 1.040,3 |
| wełna | 714,3 |
| kauczuk | 754,4 |
| papier | 1.048,2 |
| celuloza | 1.139,6 |
| złom | 28.901,9 |
| miedź | 1.272,5 |

WYWÓZ:

| | |
|---|---|
| cukier | 14.314,— |
| bekony | 1.683,— |
| drzewo (deski) | 25.020,— |
| węgiel | 383.870,— |
| bunkier | 15.723,— |
| koks | 17.310,— |
| szyny kolejowe | 4.955,— |

Szczegółową analizę obrotów towarowych podamy w następnym numerze.

## PODKOMITET TARYF PORTOWYCH W P. R. K.

W Państwowej Radzie Komunikacyjnej został stworzony podkomitet dla taryf portowych, w którym Prezes naszej Izby inż. Napoleon Korzón objął funkcję zastępcy przewodniczącego.

## PRACE NAD NOWEMI PRZEPISAMI RUCHU TOWAROWEGO W PORTACH GDYNI I GDAŃSKU.

Dnia 28. 7. odbyło się w Gdańsku drugie posiedzenie komisji taryf portowych, wyłonionej przez komitet taryfowy Państwowej Rady Komunikacyjnej.

Komisja rozpatrywała w szczególności projekt nowych przepisów ruchu towarowego na stacjach portowych Gdyni i Gdańska, opracowanych przez Ministerstwo Komunikacji. W porozumieniu z interesantami portu komisja uzgodniła ostatecznie wnioski, jakie w tej sprawie zostaną przedłożone komitetowi taryfowemu Państwowej Rady Komunikacyjnej.

## WALKA Z BEZROBOCIEM W GDYNI.

Dyrekcja Funduszu Bezrobocia w trosce o robotników, zatrudnionych w porcie gdyńskim, utworzyła biuro pośrednictwa pracy. Biuro zostało uruchomione z dniem 1 lipca rb. w specjalnie wybudowanym na ten cel budynku, który znajduje się na terenie Portu, w pobliżu strefy wolno-cłowej i łuszczarni ryżu. Budynek zawiera specjalną halę, mogącą pomieścić do 2 tysięcy ludzi.

Uruchomienie Biura przyczyni się do uporządkowania stosunków pośrednictwa pracy dla robotników, zatrudnionych w porcie, a panujący chaos w tej dziedzinie nareszcie zostanie zlikwidowany. Wszyscy robotnicy zostaną ujęci w ewidencję, zaopatrzeni w książki pracy i podzieleni na grupy, kolejno zatrudniane w trzech zmianach (dwie dzienne i jedna nocna).

Uruchomienie Biura w Gdyni jest dalszą planową akcją Funduszu Bezrobocia

## DODATKOWA REJESTRACJA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH.

Komisja Kwalifikacyjna dla Robotników Portowych przy Urz. Morsk. w Gdyni podaje do wiadomości, że dnia 3. 8. 1934 r. od godz. 12 do godz. 6-tej w budynku Biura Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni Port odbędzie się dodatkowa rejestracja tylko dla osób dotąd jeszcze nie zgłoszonych, a:

1) posiadających dotychczasowe karty portowe,
2) zatrudnionych w firmie „Paged" i w Chłodni Portowej.

Robotnicy ubiegający się o zaliczenie w poczet robotników portowych, winni jednocześnie przedłożyć przy wypełnieniu deklaracji następujące dokumenty:

a) dowód osobisty wraz z dowodem obywatelstwa polskiego,
b) książeczkę wojskową,
c) zaświadczenie zamieszkania,
d) legitymację portową (o ile ją posiada) wzgl. książeczkę inwalidzką,
e) 3 fotografje rozmiaru 4×5 cm.

Równocześnie odbywać się będzie w tymże lokalu obowiązkowe badanie lekarskie każdej osoby przez Lekarza Portowego, przyczem badanie lekarskie obejmować będzie wszystkie osoby, które w ostatniej rejestracji nie stanęły do badania.

W końcu zaznacza się, że na zasadzie § 13 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z 31 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 291) w poczet robotników portowych może być zaliczona jedynie osoba, która:

1) posiada obywatelstwo polskie,
2) nie została skazana za zbrodnie lub przestępstwo z chęci zysku,
3) ma ukończonych lat 18,
4) posiada fizyczne warunki do wykonywania pracy robotnika portowego, stwierdzone przez Lekarza Portowego,
5) wykaże odpowiednie przygotowanie do pracy przeładunkowej,
6) posiada stałe miejsce zamieszkania w Gdyni lub w pow. Morskim,
7) utrzymuje się wyłącznie z pracy zarobkowej.

## MIĘDZYNARODOWE WYKŁADY AKADEMICKIE W GDYNI.

W II połowie lipca rb. odbyły się w Gdyni po raz trzeci doroczne Międzynarodowe Wykłady Akademickie im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Rektorat honorowy kolegjum wykładów objął Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny Rumunji w Warszawie Prof. Wiktor Cadere.

W przemówieniu inauguracyjnem Komisarz Rządu m. Gdyni Mgr. Sokół podkreślił, że nie jest dziełem przypadku, iż inicjatorzy i twórcy kolegjum Międzynarodowych Wykładów Akademickich wybrali jako siedzibę kolegjum Gdynię, w której koncentrują się pierwszorzędne zagadnienia bezpośrednio gospodarcze, a pośrednio polityczne Rzplitej i szeregu państw sprzymierzonych. Pragnąć należy, by doniosłe i piękne poczynanie, jakiem jest kolegjum, przekształciło się w najbliższej przyszłości w rzecz wielką, za jaką uważać trzeba wszechnicę morską w Gdyni, bez istnienia której nie można sobie wyobrazić pełnego oparcia Polski o morze.

Wykład inauguracyjny wygłosił p. prof. Hipolit Gliwic pt. „Materjał ludzki na międzynarodowym rynku pracy".

Wykłady tegoroczne skupiły szereg wybitnych znawców i fachowców z dziedziny zagadnień gospodarczych oraz administracji publicznej, zarówno krajowych jak i zagranicznych. W charakterze słuchaczy przybyli liczni reprezentanci Rumunji, Jugosławji, Czechosłowacji itd.

Wykłady zakończone zostały w dniu 2 sierpnia.

## ODDZIAŁ PAŃSTWOWEGO BANKU ROLNEGO W GDYNI.

Uchwałą Rady Nadzorczej Państwowego Banku Rolnego z dnia 13. VI. 1934 r. zatwierdzoną przez Pana Ministra Skarbu z dnia 17. VII. 1934 r. Agentura P. B. R. w Gdyni została przekształcona na Oddział Państwowego Banku Rolnego w Gdyni z pozostawieniem dotychczasowego terenu i zakresu działalności.

Przekształcenie nastąpiło z ważnością od dnia 1 lipca 1934 r.

## WŁOSKA AGENCJA KONSULARNA W GDYNI.

W Gdyni ustanowiona została Włoska Agencja Konsularna, której kierownictwo zostało powierzone Panu Arturo Stella, dotychczasowemu Sekretarzowi Ministerstwa Komunikacji Włoch.




## ŚWIATOWY TONAŻ STATKÓW W BUDOWIE NA 1 LIPCA 1934 R.

Według danych Lloyd Register na 1. 7. 1934 r. było ogółem w budowie statków ponad 100 t. brutto — 288 o łącznym tonażu 1.216.340 t. rej. brutto w tej liczbie 519 tys. ton tonażu parowego, 692 tys. ton motorowego i 4.700 t. bezsilnikowego. Ten ostatni budowały jedynie Stany Zjednoczone (3 statki) i 3 — Dominje Brytyjskie.

Kolejność krajów: W. Brytanja i Irlandja 587 tys. ton, Japonja 137.000 t., Francja 104.500 t., w tem ok. 63.000 ton „Normandie", Niemcy 91.000 t., Danja 67.000 t., Holandja 55.000 t., Szwecja 49.000 t., Italja 48.000 t., Stany Zjednoczone 27.600 t., Hiszpanja 20.600 t., Norwegja 17.000 t., pozostałe kraje mniej aniżeli po 5.000 t. każdy.

Uderzające jest osłabienie budownictwa okrętowego we Francji i w Italji, gdzie z 5 budujących się statków 2 buduje się na rachunek Polski. Przeciwnie, wysoką liczbę wykazuje Hiszpanja. Norwegja też coraz bardziej wchodzi w rząd państw budujących statki. Również holenderskie i szwedzkie stocznie, oraz duńskie wykazują dość wysoki stopień zatrudnienia.

Mieć sporo statków w budowie, to nie znaczy jeszcze mieć ożywienie w budownictwie okrętowem. Oto pouczające liczby tonażu spuszczonego na wodę w drugim kwartale 1934 r. (w tys. ton): W. Brytanja i Irlandja 35,9, Japonja 34,8, Danja 14,6, Niemcy 13,8, Stany Zjednoczone 10,7, Szwecja 10,1, Italja 9,7, Holandja 8,7, Norwegja 5,5, Francja 4,5.

Również statystyka statków nowozałożonych na stoczniach w drugim kwartale całkiem się różni od stosunku liczb dla statków będących w budowie: W. Brytanja 146,7, Japonja 32,7, Danja 29,0, Szwecja 18,7, Niemcy 14,0, Stany Zjednoczone 12,4, Francja 8,2 tys. ton.

Przy ogólnej ilości nowozałożonych konstrukcyj II kwartału — 272,565 t. wobec 461.060 t. założonych w I kwartale, świadczącej o dużem osłabieniu tempa nowego budow-

nictwa okrętowego w ostatnim kwartale, te kraje które wykazują znaczną nadwyżkę tonażu nowych założeń nad tonażem opuszczeń na wodę, znajdują się obecnie w fazie względnego ożywienia budowy okrętów.

Do takich krajów należą obecnie: Anglja, Danja, Szwecja.

Co do sposobu zapędu według poszczególnych krajów, to znacznie więcej motorowców aniżeli parowców budują Szwecja (same motorowce), Danja, Holandja, Italja (tylko 1 mały parowiec), Japonja, Hiszpanja. W pozostałych krajach większego budownictwa przeważa budownictwo parowców.

## HOLANDJA BUDUJE ZNACZNĄ ILOŚĆ STATKÓW I WYKONUJE PRZEWOZY MORSKIE DLA ZWIĄZKU SOWIECKIEGO.

Pomijając liczne statki, nabyte przez Sowiety w Holandji, na stoczniach holenderskich buduje się obecnie kilka statków na rachunek sowiecki. Równocześnie prowadzone są pertraktacje w sprawie budowy doku pływającego i sześciu holowników.

Holandja bierze w roku bieżącym znacznie większy udział w wywozie drzewa sowieckiego, aniżeli w roku ubiegłym. Widać to już z porównania frachtów zainkasowanych przez statki holenderskie od ZSSR.: w całym roku 1933 bowiem zainkasowano za te przewozy 3 mil. florenów, natomiast w pierwszem półroczu rb. już zainkasowano 2,3 mil. florenów.

## ZWIĘKSZENIE FRACHTOWANIA PRZEZ Z. S. S. R. STATKÓW ANGIELSKICH.

Z danych opublikowanych w ostatnim biuletynie Moskiewskiego Banku Narodowego (Moskowskij Narodnyj Bank) w ciągu czerwca Anglo-Sowiecko T-wo Okrętowe zafrachtowało 25 statków angielskich na 41 statków zafrachtowanych wogóle w ciągu tego miesiąca.

Z tych samych danych wynika to, że w ciągu pierwszej połowy br. to samo towarzystwo ogółem zafrachtowało 319 statków, z czego 204, czyli 64%, statków było angielskich. W tym samym okresie roku zeszłego zafrachtowano zaledwie 26 statków angielskich.

Liczby powyższe dają dowód bardzo poważnego wzmożenia stosunków angielsko-sowieckich, co niewątpliwie jest wynikiem zawarcia układów handlowych w końcu roku ubiegłego między Anglją a Sowietami.

## CO KOSZTUJE JEDNA PODRÓŻ LEVIATHANA.

Wspominaliśmy już na tem miejscu o uruchomieniu w tym roku amerykańskiego olbrzyma transatlantyckiego Leviathan, należącego do United States Lines, na 5 podróży pomiędzy Stanami Zjednoczonemi a Europą. Dopłatę za te podróże przejął Rząd Stanów Zjednoczonych. Jak się obecnie wyjaśnia, deficyt pierwszej podróży wyniósł 143,000 dolarów. Po drugiej podróży deficyt wzrósł do zgóry 250 tysięcy dolarów. Leviathan w chwili obecnej dokonuje trzecią podróż. Jak słychać Rząd Stanów Zjednoczonych ma zadecydować, że podróż ta będzie ostatnią w bieżącym roku, gdyż koszty podróży nie stoją w żadnym stosunku do wpływów z przewozów i skarb amerykański spostrzegł się, że pierwotny zamiar odbycia 5 podróży pochłania zbyt znaczne sumy.

## SPADEK TONAŻU AMERYKAŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W ciągu pierwszego kwartału br. amerykańska flota handlowa obniżyła się do 24 816 statków o ogólnej pojemności 14.913.169 ton brutto. Na dzień 1-go stycznia br. tonaż floty amerykańskiej wynosił 24.860 statków o ogólnej pojemności 14.954.045 ton brutto. W dniu 1 maja br. na stoczniach amerykańskich było w budowie 60 statków o pojemności 47.753 ton brutto.

## ZAROBKI HANDLOWEJ FLOTY SZWEDZKIEJ W ROKU 1933.

Z danych opublikowanych przez szwedzkie Ministerstwo Handlu wynika, że wpływy z frachtów pobranych przez szwedzką flotę handlową w roku 1933 wyniosły 250,2 miljonów koron. W porównaniu do roku 1932, gdy wpływy te wyniosły 256,1 miljonów koron, jest to więc spadek o sumę około 6 miljonów koron.

Jak z opublikowanych danych wynika, że 87% przewozów szwedzkiej floty handlowej dotyczy obrotów handlowych Szwecji z innemi państwami, niemniej jednak 43,8% wpływów za frachty dotyczy przewozów między obcemi portami. Jest to dowodem wielkiej ruchliwości i rozgałęzionych stosunków szwedzkich towarzystw okrętowych.

Spadek wpływów za frachty da się wytłumaczyć m. in. faktem zmniejszenia tonażu handlowej floty szwedzkiej w ciągu roku 1933 o 45.000 ton.

## ULEPSZENIE URZĄDZEŃ PORTOWYCH TRIESTU OD ROKU 1914.

Z okazji udzielenia Austrji rozległych udogodnień w porcie Triestu i rozwinięcia specjalnie dla niej strefy wolnocłowej na czasie jest wyszczególnić ulepszenia portu, wykonane w ciągu ostatnich kilkunastu lat. Zestawienie danych portowych z lat 1914 i 1933 wykazuje że:

Powierzchnia portu, powierzchnia moli, powierzchnia basenów i długość nabrzeży zwiększyły się o 15—30%.

Głębokość wody zwiększyła się z 7 na 9,5 metra.

Ilość magazynów o 6%, hangarów o 30%, pojemność tych i drugich o 30%, ilość kranów większych o 25%, mniejszych o 35%, wprowadzono transportery elektryczne, wagi automatyczne i wagi aerostatyczne, których w r. 1914

nie było wcale. Sieć kolejową portu zwiększono prawie o 50%.

Lecz najwięcej rozwijano chłodnie portowe: w r. 1914 pojemność ich wynosiła zaledwie 493 m. sześć., obecnie wynosi 8.552 m. sześć.

Włosi twierdzą, iż obecnie Triest jest nietylko najlepiej wyposażonym portem Adrjatyku, lecz również jest w stanie rywalizować pod względem urządzeń przeładunkowych i składowych, oraz ogólnej sprawności portowej z jakimkolwiek portem morza Śródziemnego.

## POMPOWANIE I PRZEWOZY AMERYKAŃSKIEGO SMALCU DO EUROPY W CYSTERNOWCACH.

Smalec amerykański w beczkach stanowił dotąd poważną część ładunku kontynentalnych linij, przewożących ten produkt w znacznych ilościach do Europy. Obecnie zastosowano po raz pierwszy, z powodzeniem, przewóz smalcu w statku cysternowym. Niemiecki cysternowiec „Wilhelmine" należący do Atlantic Tank Reederei, który przez kanał Welland przybył do Chicago, wziął tam 1195 t płynnego (podgrzanego) smalcu, przepompowanego z 45 wagonowych cystern. Do przepompowania zastosowano system podgrzewanych węży; również sam smalec wieprzowy był podgrzewany. Podobno zastosowanie tego nowego sposobu przewozu smalcu daje oszczędności na przewozie do Europy prawie 1 dolara na każdych 100 lbs.

## REKORDOWA SZYBKOŚĆ WYŁADUNKU ZBOŻA W ANTWERPJI.

Przed paroma tygodniami w porcie antwerpijskim ustalony został rekord szybkości wyładunku zboża. Chodziło w danym wypadku o statek Langleecrag, który mając ładunek 8.900 ton zboża z Maurealu zawinął do portu o godz. 11,30 rano w dniu 15 czerwca. O godz. 1 po południu rozpoczęto przy pomocy 6 elewatorów wyładunek, który zakończono w tym dniu o godz. 5-ej po południu po wyładowaniu 3.600 ton. W dniu następnym od godz. 8 rano do 3-ej po południu wyładowano za pomocą 7 elewatorów — resztę 5.300 ton. W ten sposób przeciętny wyładunek na godzinę wynosił około 900 ton zboża.

## PRZYCZYNY ZATRZYMANIA SIĘ ROZWOJU RUCHU STATKÓW I TOWARÓW W ANTWERPJI.

Obserwacją porównawczych liczb rozwoju ruchu statków i towarów trzech największych i konkurujących między sobą portach kontynentu: Rotterdamu, Antwerpji i Hamburgu wykazuje od szeregu miesięcy wstrzymanie wzrostu ruchu w Antwerpji przy jednoczesnym powolnym wzroście w Hamburgu i bardzo znacznym wzroście ruchu w Rotterdamie.

Koła antwerpijskie wskazują na dwie poważne przyczyny, które wstrzymują rozwój portowy Antwerpji.

Pierwsza — to zupełne rozbicie tegorocznego importu drzewa przez Antwerpję. Utworzenie Norwoodu doprowadziło do podniesienia frachtów drzewnych do 15% względem poprzedniego poziomu. Importerzy korzystają przy tych warunkach z nagromadzonych zapasów i w tym roku poważniej w interes frachtowy już się nie wciągną.

Druga przyczyna — to odciągnięcie eksportu tomasyny do Brukseli. Bruksela coraz więcej się rozwija jako port morski, dzięki otwarciu w tym roku dodatkowego połączenia kanałowego na Charleroi. Ta przyczyna już będzie działać jako stała: daje ona powód kołom antwerpijskim narzekać na zgubne skutki decentralizacji portowej. Bezwątpienia jednakże przemysł i handel belgijski uzyskuje przez nowy stan rzeczy lepsze możliwości eksportowe. Również, jako na trzecią przyczynę wskazuje się na sprowadzanie rudy dla przemysłu reńsko-westfalskiego to przez Antwerpję, to przez Rotterdam. Obecnie jest w łasce Rotterdam, Antwerpja natomiast jest raczej klapą bezpieczeństwa na wypadek, gdyby Rotterdam pragnął wykorzystać swój monopol importowy, o ile nie mówić o mniej korzystnym i dalekim porcie Emden.

# WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

## CŁA ULGOWE NA KORZENIE.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że cło ulgowe na korzenie objęte punktami 3, 4 i 5 poz. 82 Taryfy Celnej udzielane będzie na następujących warunkach:

1. Import korzeni objętych punktami 3, 4 i 5 poz. 82 Taryfy Celnej winien być pokrywany zaświadczeniami o kompensacyjnym wywozie na rynki zamorskie, pozaeuropejskie t. zw. kierunkowemi t. zn. stwierdzającemi wywóz do tego kraju, z jakiego towar importowany pochodzi.

2. W wypadku niemożności wykazania się wywozem pozaeuropejskim kierunkowym, import korzeni objętych punktami 3, 4. i 5 poz. 82 Taryfy Celnej winien być pokrywany zaświadczeniami o kompensacyjnym wywozie bądź na rynki zamorskie, pozaeuropejskie (t. zw. kierunkowemi), bądź na rynki europejskie, przyczem tak w jednym jak i w drugim wypadku, należy poza dołączeniem zaświadczeń o kompensacyjnym wywozie, wpłacić do P. K. O. na konto wywozowe Nr. 7640 Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie 35% wartości

nominalnej tych zaświadczeń. Wpłaty te aż do odwołania mogą być również pokrywane zaświadczeniami o kompensacyjnym wywozie, stwierdzającemi wywóz tak na rynki europejskie jak i pozaeuropejskie.

Powyższe zarządzenie obowiązuje od dnia 20 lipca rb.

**CŁA ULGOWE NA KAWĘ, HERBATĘ I KAKAO.**

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że cło ulgowe na kawę, herbatę i kakao udzielane będzie na następujących warunkach:

1. Import kawy, t. zw. niebieskiej, herbaty i kako winien być kompensowany wywozem kierunkowym na rynki zamorskie pozaeuropejskie, import zaś kawy brazylijskiej wywozem do Brazylji.

2. W wypadku niemożności wykazania się wywozem pozaeuropejskim kierunkowym, przy wywozie kawy niebieskiej, herbaty i kakao, oprócz odpowiedniego wywozu na rynki zamorskie pozaeuropejskie, wymagane będą wpłaty na konto P. K. O. Nr. 7640 w wysokości 5 gr od jednego kg każdego z tych towarów. Wpłaty te *aż do odwołania* mogą być również pokrywane w postaci zaświadczeń o kompensacyjnym wywozie, stwierdzającymi wywóz na rynki europejskie.

Powyższe zarządzenie obowiązuje w odniesieniu do herbaty od dnia 10 lipca br., dla kawy niebieskiej od 20 lipca br. i dla kakao od dnia 1 sierpnia br.

**PROLONGATY ZEZWOLEŃ PRZYWOZOWYCH.**

Prolongaty na zezwolenia przywozowe zasadniczo udzielane nie są. Wyjątek stanowią towary zawarte w specjalnej liście, ustalonej przez władze kompetentne. Z listą towarów, na które zezwolenia przywozowe mogą być sprolongowane, zainteresowane firmy mogą się zaznajomić w Referacie Eksportowym naszej Izby.

**II KONKURS „DOBRY EKSPORT".**

Przy wszelkich tranzakcjach zagranicznych decyduje o powodzeniu nietyle jakość towaru wysłanego przez producenta, ile jakość produktu otrzymanego przez odbiorcę. Wytwórca winien przeto znać jakość swego towaru po przebyciu dłuższego transportu i krytycznem okiem ocenić odporność transportową i zalety swoich produktów, oraz stwierdzić, czy organizowany przez Państwowy Instytut Eksportowy pod hasłem „Dobry Eksport", umożliwia zainteresowanym wytwórcom porównanie produktu wyjściowego z oryginalną przesyłką, po przebyciu bardzo trudnego transportu zamorskiego.

Konkurs wykazuje, w jakim stanie odbiorca zagraniczny otrzymuje wysłany produkt, przyczem stawia, podobnie jak w innych dziedzinach, wymogi o 100% wyższe od normalnych. Wszystkie wytwory odbywają bowiem nietylko drogę do odległego zamorskiego miejsca przeznaczenia, lecz przechodzą jeszcze podróż powrotną do Polski. Każdy postępowy wytwórca przyzna słuszność stawiania takich wymagań, gdyż praktyka wykazuje, że produkty muszą częstokroć wytwarzać nawet w normalnych transportach handlowych tego rodzaju niekorzystne warunki.

Konkurs „Dobry Eksport" daje możność:

1) stwierdzenia, czy jakość towaru jest zadowalająca, i nie ucierpiała wskutek transportu,
2) stwierdzenia, czy opakowanie towaru jest wystarczające i odpowiednie,
3) porównania jakości towaru różnych wytwórców z zachowaniem poufności firm,
4) porównanie jakości polskiego towaru z jakością towarów obcych, konkurujących z nim na rynkach zagranicznych,
5) poprawienie wyrobów przez naoczne przekonanie się producenta, w jakim kierunku winny iść dalsze dążenia.

Konkurs „Dobry Eksport" nie ma na celu nawiązania łączności handlowej z zagranicą; dążeniem konkursu jest zwiększenie doświadczenia wytwórców krajowych.

Pierwszy konkurs „Dobry Eksport", urządzony w r. 1933, odbił się żywem echem wśród licznych sfer zainteresowanych wytwórców jakoteż społeczeństwa i prasy gospodarczej. Zarówno Komisja Sędziowska, która przeprowadziła ocenę i porównanie przesyłek po powrocie z podróży do Buenos Aires, jak również liczni wytwórcy, którzy zwiedzali wystawę, wyrażali opinję o konieczności powtarzania konkursu.

Z uwagi na wyniki i cenne obserwacje, osiągnięte przy pierwszej próbie, Państwowy Instytut Eksportowy rozpisuje obecnie drugi konkurs pod hasłem „Dobry Eksport".

**WARUNKI II KONKURSU „DOBRY EKSPORT".:**

1) Konkurs ma na celu lepsze poznanie jakości, właściwości i odporności towaru i opakowania, przyczem zaleca się poszczególnym firmom wysyłkę nietylko produktów ustalonych i wprowadzonych, lecz również wysłanie artykułów nowych, względnie przygotowanych innemi sposobami aniżeli zwykłe.
2) Konkurs jest dostępny dla wszystkich firm, których wyroby mogą wskutek opakowania lub wpływów transportu ucierpieć, przyczem udział zaleca się specjalnie wszystkim przetwórcom surowców rolnych.

3) Każdy wytwórca, biorący udział w konkursie, winien przygotować dwie jednakowe przesyłki, z których jedna odbędzie czteromiesięczną podróż morską na Daleki Wschód na trasie Gdynia — Jokohama — Gdynia, a druga zostanie jako duplikat w kraju.

4) Ilość rodzajów i typów towarów przesłanych przez poszczególnego wytwórcę do konkursu jest nieograniczona, lecz z każdego rodzaju należy włączyć po dwie sztuki względnie jednostki, zarówno do przesyłki morskiej, jak do przesyłki krajowej (duplikat). Każda sztuka winna być dostarczona w zwykłej formie handlowej, stosowanej normalnie przy dostawach i sprzedaży do krajów zamorskich. Ciężar jednej przesyłki nie powinien przekraczać 40 kg.

5) Opakowanie winno odpowiadać normalnym wymogom transportowym. Opakowanie morskie winno chronić zawartość przesyłki i jej jakość od niekorzystnych wływów zewnętrznych na czas czteromiesięcznej podróży morskiej, przyczem należy mieć na uwadze, że przesyłki przejdą dwukrotnie przez najgorętsze morze świata (morze Czerwone), przez gorący i wilgotny pas Oceanu Indyjskiego i burzliwe morza chińskie. Opakowanie morskie musi jednak również odpowiadać normalnym wymogom kalkulacyjno-handlowym t. j. winno kosztować mało, wypełniać swoje zadania i zajmować mało miejsca. Pozatem pozostawia się wybór opakowania do swobodnego uznania wytwórcy.

6) Cecha przesyłki winna być umieszczona na dwóch przeciwległych ściankach każdego pakunku przy użyciu szablonu i trwałego tuszu. Napis winien brzmieć:

**GDYNIA TO YOKOHAMA**
**DOBRY EKSPORT**

i być wypisany literami wielkości conajmniej 5 centymetrów.

W lewym narożniku ściany pakunku, noszącej napis, należy umieścić cechę firmy wysyłającej i ew. numer ekspedycji.

7) Przesyłki winny nadejść do Gdyni względnie do Warszawy, do **dnia 1 grudnia 1934 r.** pod następującemi adresami:

**Dla przesyłki morskiej:**
„Dobry Eksport“ Polska Agencja Morska Far East Line, Gdynia — Port, Wolna Strefa, Nabrzeże Stanów Zjednoczonych, magazyn Nr. 6;

**Dla przesyłki krajowej.**
„Dobry Eksport“,
„Warta“, Tow. Ekspedycyjne,
Gdynia — Port Północny,
Termin nadejścia przesyłki do Gdyni nie należy w żadnym wypadku przekroczyć, gdyż statek opuszcza port dnia 5-go grudnia 1934 roku,

8) Przetwórcy nie ponoszą przy udziale w konkursie żadnych kosztów oprócz jednorazowego opłacenia przesyłki z miejsca zamieszkania do Gdyni oraz do Warszawy.

9) Po powrocie przesyłek morskich specjalna komisja, złożona z trzech fachowców, niezwiązanych bezpośrednio ani pośrednio z zainteresowanymi przetwórcami, a powołanych przez Instytut, w tem jednego przedstawiciela nauki, przeprowadza właściwą ocenę jakościową produktów, przy nieobecności przetwórcy.

10) Przed oceną jakościową usuwa Delegat Instytutu z wszystkich produktów wszelkie oznaki pochodzenia produktu, zastępując je liczbami. Komisja może wówczas dopiero przystąpić do oceny.

Wytyczne oceny jakościowej obejmują:

a) Ocenę danego przetworu pod względem zewnętrznego wyglądu, smaku, aromatu, czystości i pozostałych własności spożywczo-użytkowych,

b) ocenę przydatności i odporności eksportowej, czyli porównania jakości przetworu po powrocie z transportu morskiego z jakością przesyłki pozostałej w kraju.

c) ocenę opakowania, t. j. jego skuteczności połączonej z oszczędnością i celowością, oraz dodatniego zewnętrznego wyglądu.

11) Po przeprowadzeniu oceny jakościowej dostęp przetwórców, którzy brali udział w konkursie, jest dozwolony. Delegat Państwowego Instytutu Eksportowego wyjawia zainteresowanemu przetwórcy tylko numerację jego przetworów.

12) Po dokonanej ocenie jakościowej Państwowy Instytut Eksportowy może udostępnić szerszemu ogółowi dostęp na wystawę i ogłasza sprawozdanie z przebiegu konkursu, wydając odznaczonym przez Komisję firmom listy pochwalne.

## BUDOWA ŚPICHLERZA ZBOŻOWEGO W SZCZECINIE.

W myśl komunikatów prasowych budowa śpichlerza zbożowego w Szczecinie została postanowioną.

Sfery zainteresowane oczekują podniesienia się znaczenia Szczecina i zmniejszenia bezrobocia.

Śpichlerz stanie w dowolnej części portu nad Odrą i otrzyma połączenie kolejowe z dworcem towarowym „Breslauer Bahnhof". Ułożenie towarów wymagać będzie częściowego zasypania kanału zwanego „Dunzig". Równocześnie z zasypywaniem Dunzig'u rozpoczęte zostaną roboty koło wbijania pali długości 16 — 17 m. i średnicy 40 cm. w grunt, na którym stanie śpichlerz o pojemności 20.000 t.

Nowy śpichlerz w połowie składać się będzie z silosów i podłóg. Maszynowe urządzenia mają stanowić ostatnie słowo techniki. Przewiduje się, że wydajność będzie wynosiła na godzinę przy przeładunku ze statku do śpichlerza 100 t., z wagonów kolejowych 250 t., z wozów 50 t., ze śpichlerza na statek 200 t., z pokładu na pokład 100 t., z wagonów kolejowych na statek 200 t. Nabrzeże przed spichlerzem będzie umocnione na długości 220 m. i umożliwi cumowanie dwom statkom. Należy nadmienić, że śpichlerz wykonany będzie jako wysoka budowla nadziemna, umożliwiająca lepsze przewietrzanie zboża. Maszyny umieszczone zostaną w wieży, która ma być wyższą od śpichlerza.

Koszta budowy preliminuje się w wysokości 4 miljonów RM., z których 3 milj. dostarcza angielsko - holenderskie towarzystwo „Unileaver", a resztę „Gesellschaft für öffentliche Arbeiten".

W budowie śpichlerza zainteresowana jest obok miasta Szczecina i towarzystwa portowego — również „Getreidehandelsgesellschaft" w Berlinie, będąca najważniejszym klientem portu szczecińskiego.

Możliwości wykorzystania śpichlerza oceniane są bardzo optymistyczne z uwagi na cyfry przeładunku zboża w Szczecinie, które wyniosły w r. 1931 — 385.000 t., w r. 1932 — 336.000 t. i w r. 1933 — 585.000 t. W analogicznych latach przywieziono drogą rzeczną do Szczecina 311.000 t., 292.000 t. i 567.000 t. zboża. W r. ub. znajdowało się w śpichlerzach szczecińskich na składzie 40.000 t. zboża, przyczem z braku dalszych możliwości składowania musiano odmówić przyjęcia 60.000 t. zboża.

## PRZYWÓZ ZBOŻA POLSKIEGO DO HOLANDJI.

Rozesłany do wszystkich giełd zbożowych okólnik Monopolu Zbożowego przewiduje, że od nia 4 czerwca r. 1934 wwóz zboża z Polski może być dozwolny tylko w tym wypadku, gdy wzamian zostaną wyeksportowane do Polski holenderskie produkty kolonjalne. Takie same komunikaty wydano w stosunku do przywozu zbóż z Węgier, Rumunji, i Jugosławji.

Zaznaczyć należy, że jęczmień browarny nie został narazie objęty nowemi zarządzeniami, wobec czego zasady handlu kompensacyjnego nie mają w tym obrocie zastosowania.

## ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LIPCA 1934 ROKU.

AUSTRJA. Z dniem 7 lipca 1934 r. weszły w życie zmiany stawek celnych w taryfie austrjackiej i węgierskiej we wzajemnym obrocie towarowym na niektóre artykuły, przyczem w taryfie austrjackiej przedewszystkiem na wyroby drzewne i budowlane, a w taryfie węgierskiej na wyroby włókiennicze.

W dzienniku urzędowym z 12 lipca rb. został ogłoszony zakaz importu przędzy czesankowej (poz. 176) surowej, pojedyńczej lub wielonitkowej, bielonej, farbowanej i drukowanej. Pozwolenia będą wydawane na podstawie importu dokonywanego w roku 1933.

BRAZYLJA. Według wyjaśnień władz celnych nowa taryfa celna ma obowiązywać wobec wszystkich towarów od 1 stycznia 1934 r.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — SIERRA LEONE. Zarządzeniem z 10 kwietnia 1934 r. podwyższone zostały stawki celne w stosunku towarów pochodzenia nie brytyjskiego, do wysokości w wielu wypadkach równej dwukrotnej stawce brytyjskiej.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 30. 6. 1934 wydane zostały nowe przepisy dotyczące zryczałtowania podatku obrotowego od aparatów radjotelefonicznych i telegraficznych oraz ich części. Pozatem zmieniono opłaty zryczałtowane w zakresie cementu, drutu, ryżu łamanego, krochamlu, dekstryny i wyrobów włókienniczych.

Z ważnością od 11. 7. 1934 r. zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego wywóz następujących surowców tekstylnych:

Poz. 180 bawełna, poz. 22 wełna, ex poz. 202 juta, oraz przędza z poz. 183, 184, 185, 186, 187, 225 i 226.

Za udzielenie pozwolenia wywozu bawełny, wełny i juty pobierać będzie Ministerstwo Handlu 1%, za przędzę 0,25%.

FRANCJA. Z dniem 1 lipca zniesiony został zakaz przywozu ziemniaków — sadzeniaków z Wielkiej Brytanji.

W parlamentarnej Komisji Celnej rozważane są projekty wprowadzenia podwyżek stawek celnych na szereg artykułów. Cło na naftę oczyszczoną ma ulec podwyżce o 7 fr. od 1 hl. w taryfie minimalnej i 21 fr. w taryfie generalnej. Taką samą podwyżką objęte mają być oleje ciężkie i gazolina. Pozatem projektowane są podwyżki stawek celnych na świece parafinowe, tłuszcze rybie, oleomargarynę, oraz produkty rolnicze: zboża, chmiel, ziemniaki, nabiał i drzewo.

Według „Journal Officiel" z dnia 7 lipca rb. zniesiony zostaje 12% podatek luksusowy przyczem towary, które temu podatkowi podlegały, opłacać będą podatek obrotowy w wysokości 2%.

W dniu 13 lipca opublikowana została ustawa o subwencjonowaniu francuskiej marynarki handlowej, która przewiduje ogólną podwyżkę stawek celnych do wysokości 4%. Wpływy z podwyżki mają być zużyte na wyżej wspomiany cel. W ciągu miesiąca, tj. do daty wejścia w życie ustawy tej będą zestawione listy podwyżek celnych.

W dniu 3 lipca rb. ukazał się w „Journal Officiel" dekret, umożliwiający przewóz towarów z kolonij francuskich do Francji wyłącznie statkami francuskiemi.

HISZPANJA. Z dniem 3 lipca 1934 r. skontyngentowany został przywóz kwasu sulfurowego rycynowego i innych kwasów tłuszczowych. Kontyngenty

wyznaczone są na drugie półrocze rb. w wysokości 100% przeciętnego importu w latach 1931/33.

Przywóz cukru do celów przemysłowych na Wyspy Kanadyjskie w granicach 300.000 kg w okresie od 1. 8. do 31. 12. 1934 r. jest zwolniony od cła.

W. P. IRLANDJA. Z dniem 30 czerwca 1934 r. weszły w życie zmiany stawek celnych na sznurowadła (poz. 32), wstążki gumowe (poz. 33), guziki (poz. 34), sznurki do paczek (poz. 35), drut i kable elektryczne (poz. 36), tłuszcze i oleje w połączeniu z gliceryną (poz. 37), ostrza do brzytew (poz. 38), narzędzia rolnicze (poz. 39), automaty (poz. 40) i statuy (poz. 41).

JUGOSŁAWJA. Nasiona kwiatów, zbóż, roślin strączkowych, importowane za zgodą Min. Rolnictwa dla celów poprawy upraw są zwolnione od cła.

MEKSYK. Dekret z dnia 30. 5. 1934 r. wprowadził zmiany stawek celnych na zapałki (20 peso za 1 kg) brutto, w paczkach o zawartości do 45 sztuk — 1.50 peso za 1 kg netto, powyżej 45 sztuk w paczce — 20 peso od 1 kg brutto). Przywóz zapałek idących luzem, które zawierają fosfor, jest zabroniony.

Z dniem 12 maja br. weszły w życie zmiany stawek celnych na szereg artykułów, m. in. ubrania z jedwabiu sztucznego (27 za 1 kg) z wełny (26,60 za 1 kg), mieszane z jedwabiem sztucznym (26,60 za 1 kg), kwas octowy (0,10), oprawy do akumulatorów, elektrody itp.

NOWA ZELANDJA. Nowa taryfa celna, jaka ma wejść w życie, zawiera szereg zniżek stawek celnych dla towarów brytyjskich, a nawet zwolnień od cła. Stawki na towary innego pochodzenia mają być niezmienione.

PALESTYNA. W dzienniku urzędowym z dnia 28 czerwca ogłoszone zostało rozporządzenie, zmieniające stawki celne na mąkę pszenną, żytnią, grysik, żyto i pszenicę.

PORTUGALJA. Z dniem 28 czerwca została włączona do taryfy celnej pozycja 1012 A — drut i kabel miedziany do celów elektrotechniczych izolowany, powlekany kauczukiem. Stawka maksymalna 10 dol., minimalna 4 dol.

RUMUNJA. Z dniem 1. 7. rb. uległ zmianie system kontyngentowania przywozu, mianowicie ogólny przywóz został począwszy od 1. 7. zmniejszony o $^1/_5$ przywozu dokonanego w okresie od 1 lipca 1933 do 1 lipca 1934 r. Zarządzeniem tem objęto również przywóz z państw z któremi Rumunja ma aktywny bilans handlowy. Do krajów, z któremi wymiana towarowa może odbywać się jedynie na podstawach kompensacyjnych włączono Austrję i Anglję. Przedsiębiorstwa naftowe mogą jedynie pokrywać swe zapotrzebowanie zagranicą w ilościach niezmniejszonych. Pozatem ograniczenia nie dotyczą części maszyn.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. W dniu 12 czerwca rb. wniesiona została poprawka do taryfy celnej z 1930 r., uprawniająca Prezydenta do zawierania traktatów handlowych z krajami zagranicznemi z ważnością do trzech lat, przyczem Prezydent może zniżyć stawki celne do 50% normalnej wysokości.

Do końca października rb. przedłużony został termin nieograniczonego kontyngentami przywozu napojów alkoholowych.

SZWAJCARJA. W niektórych wypadkach i przy ścisłej kontroli przywóz cukru surowego do rafineryj korzysta ze zniżonego cła importowego.

Przywóz smalcu może w myśl obowiązujących przepisów odbywać się jedynie w drodze kompensaty za eksport bydła hodowlanego ze Szwajcarji.

Rząd szwajcarski wprowadził w dniu 10 lipca 1934 r. następujące postanowienia dotyczące importu ziemniaków konsumcyjnych, w myśl którego (art. 1) import ziemniaków, podpadających pod poz. 45 Taryfy Celnej, wymagać będzie nadal każdorazowo zezwolenia ze strony Państwego Zarządu Alkoholowego, przyczem Ministerstwo Finansów i Ceł zostało upoważnione do uzależnienia importu od zakupu ziemniaków konsumcyjnych krajowych i od wpłacenia normalnej ceny za wszystkie ilości ziemniaków zakupionych, odsprzedanych i zużytkowanych przez firmy importowe.

TURCJA. Na listę towarów wolnych od pozwoleń kontyngentowych wniesiono: motory elektryczne, niektóre maszyny włókiennicze, maszyny używane przy budownictwie, maszyny do szycia i dziania, maszyny destylacyjne, lodówki itp.

WĘGRY. Z dniem 1 lipca 1934 r. weszły w życie zmiany taryfy celnej, a mianowicie zwolnienia od cła udzielane na podstawie specjalnych zezwoleń i pod ścisłą kontrolą lub zniżki celne dla części różnych maszyn, a ponadto zmiany w zakresie taryifkacji.

WIELKA BRYTANJA. Zmiany stawek celnych, wynikające z układu z Francją, weszły w życie 2. 7. 1934 r., obejmują one m. in. produkty ogrodnicze, skóry „glacé", sztuczną biżuterję, bibułkę papierosową i t. p.

# MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

## FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma palestyńska pragnie objąć przedstawicielstwa firm polskich produkujących wyroby metalowe, drewniane, artykuły dziane, gumowe, celuloidowe, zabawki i biżuterję. E/17450/4E/Ch.

Kupiec wiedeński, który w jesieni wyjeżdża do Egiptu, Palestyny, Syrji, Iraku, na Cypr i Maltę, gotów jest zająć się opracowaniem na tamtejszych rynkach możliwości eksportowych dla produktów polskich. E/17386/3D/Ch.

Firma szwajcarska interesuje się importem wyrobów gumowych, jak płaszcze nieprzemakalne, skórzanych kurtek, płaszczy, piłek gumowych, rękawiczek, artykułów podróżniczych, kufrów, torebek damskich. P/17147/4k/Sz.

Firma tuniska interesuje się importem walizek fibrowych. P/17175/59/Sz.

Firma holenderska interesuje się zakupem czepeczków damskich gumowych. P/17211/59/Sz.

Firma holenderska interesuje się zakupem grzebieni z galalitu oraz masy kauczukowej i rogu. — P/16816/59/Sz.

Na rynku abissyńskim istnieją możliwości zbytu powozów lekkich do zaprzęgów konnych. P/17413/40/MM.

Na rynku holenderskim istnieją możliwości zbytu obić papierowych i tapet luksusowych. P/17210/61/MM.

Firma syryjska interesuje się nawiązaniem kontaktu handlowego z krajowymi producentami: czekolady, wyrobów drzewnych (krzesła), wyrobów włókienniczych, maszyn, perfumerji, kosmetyków itp. P/17501/4E/MM.

# SPRAWY TURYSTYCZNE

## AKTUALJA TURYSTYCZNE.

Utrudnienia paszportowe, stosowane przez Rząd w słusznem skądinąd dążeniu o zachowanie równowagi bilansu płatniczego Polski, sprawiły, że wyjazdy turystów polskich zagranicę ograniczyły się do minimalnych rozmiarów. Polityka ta nie mogła nie wywołać pewnych trudności w stosunkach Polski z państwami, dla których przypływ turystów ma wielkie znaczenie, zwłaszcza zaś z temi państwami, które z tytułu swych rozrachunków handlowych z Polską, mają nam do płacenia mniej lub więcej poważne sumy. Kwestja skierowania turystów polskich do tych państw znalazła swe rozwiązanie na płaszczyźnie kompensaty za import na ich terytorjum towarów polskich. Znany jest pod tym względem układ pomiędzy Polską a Austrją. Obecnie do tego samego rodzaju układu doszło pomiędzy Polską a Jugosławją. Układy te są już, jako coś nowego w stosunkach międzypaństwowych komentowane przez fachową prasę zagraniczną i nie jest wykluczone, że dojść może do ich dalszego rozszerzenia. W ten sposób turystyka polska poza wycieczkami morskiemi na statkach polskich, które notabene cieszą się wielkiem powodzeniem, zyska nowe możliwości rozwoju.

Mówiąc o wycieczkach statkami polskimi, wypada nam zanotować bardzo pocieszający fakt udziału w nich cudzoziemców. Ostatnio naprzykład w jednej z wycieczek statku „Warszawa" do Stockholmu wzięło udział około 30 osób, przybyłych bezpośrednio z Rumunji na pół godziny przed odpłynięciem statku z Gdyni. Byłoby niezmiernie pożądanem, aby takich wycieczek było jaknajwięcej; koniecznem jest rozwinięcie w tym kierunku odpowiedniej propagandy oraz jaknajdalej idących ułatwień w zakresie paszportowym, rewizyj celnych i t. p.

Sezon bieżący już zbliża się ku końcowi. Doświadczenia, zdobywane obecnie, można będzie i koniecznem będzie wykorzystać z chwilą uruchomienia nowych statków Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego w sezonie przyszłym. Nie ulega wątpliwości, że te nowoczesne statki przedstawiać będą o wiele więcej atrakcyj dla turystów i pod tym względem odegrają poważną rolę propagandystyczną.

Sezon tegoroczny, jak zaznaczyliśmy, ma się ku końcowi. Niesłusznie zupełnie ugruntowało się mniemanie, że sezon nad morzem nie trwa dłużej jak 6—8 tygodni — przez lipiec i sierpień. W tym też jedynie czasie daje się zauważyć przepełnienie na wybrzeżu. Doświadczenie wykazuje, że tak w czerwcu, jak i we wrześniu jest wiele pięknych dni słonecznych, uprzyjemniających pobyt nad morzem i dających możność uprawiania sportów morskich. Jest koniecznością dla rozwoju naszych miejscowości kapielowych dążyć do przedłużenia sezonu. Propaganda w tym kierunku jest bardzo wskazana.

W tych dążeniach o przedłużenie sezonu przodują uzdrowiska i zdrojowiska podgórskie. Mają też one do zanotowania ostatnio poważny sukces, osiągnięty za pośrednictwem Związku Uzdrowisk Polskich. Dzięki staraniom tego Związku Ministerstwo Komunikacji zgodziło się udzielać zniżek na powrotny przejazd kolejami, po przebyciu w danej miejscowości w ciągu 8 dni w sierpniu i we wrześniu w wysokości 25%.

Niestety miejscowości nadmorskie nie zostały tą zniżką objęte, tymczasem mogłaby ona niewątpliwie chociażby częściowo przyczynić się do przedłużenia sezonu na naszem wybrzeżu.

W zrozumieniu wagi rozpowszechnienia tej ulgi na nadmorskie miejscowości kapieliskowe, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wystąpiła z nagłym w tym kierunku wnioskiem do Ministerstwa Komunikacji.

*L. G.*

# WYSTAWY I TARGI

## TARGI WSCHODNIE.

XIV. Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie odbędą się w tym roku od 1 do 16 września. Tegoroczną kampanję Międzynarodowych Targów Wschodnich przeprowadzi we własnym zarządzie Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie.

Termin Targów został w tym roku przesunięty zpowrotem na koniec lata, ażeby dać możność obesłania i zwiedzenia Targów także przez sfery rolnicze. Ponadto Izba Przemysłowo-Handlowa zostosowała się w tym względzie do życzeń, podnoszonych zarówno ze strony dotychczasowych wystawców jak i uczestników Targów.

Ponieważ w ostatnich czasach nastąpiło w wielu gałęziach produkcji znaczne ożywienie i wogóle odprężenie sytuacji gospodarczej, można uważać za rzecz pewną, że tegoroczne Targi cieszyć się będą znaczniejszem zainteresowaniem.

Wszelkich informacji udziela oraz zgłoszenia uczestnictwa przyjmuje *Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie.*

## UDZIAŁ PORTÓW POLSKICH W JESIENNYCH TARGACH ZAGRANICZNYCH.

W okresie jesiennym r. b. zorganizowane będą targi przez Czechosłowację w Pradze i Austrję w Wiedniu. „Jesienne Targi Praskie“ odbędą się między 2 i 9 września rb. Okres trwania targów jesiennych w Wiedniu zostanie podany później.

Na obydwóch wspomnianych targach będą reprezentowane oba porty polskie Gdynia i Gdańsk. W tym celu obydwa wspomniane porty przygotowują materjał propagandowy, ilustrujący ich działalność.

## V. TARGI LEWANTYŃSKIE W BARI.

Targi Lewantyńskie w Bari, oczekiwane corocznie z wielkiem zainteresowaniem przez sfery kupieckie i przemysłowe nietylko włoskie ale i zagraniczne, odbędą się po raz piąty od 6 do 21 września br.

Targi te powołane do życia w 1930 r. zyskały sobie odrazu uznanie wśród sfer kupieckich Europy zachodniej i środkowej pragnących nawiązać stosunki we Wschodem, specjalnie jednak wśród sfer kupieckich włoskich. Dowodzi tego liczba wystawców włoskich, która wynosiła w roku 1930 około 1.200, zaś w roku 1933 około 5.000, jak również zagranicznych, która z 134 w 1930 r. wzrosła na 1.309 w roku 1933.

Targi zajmowały w 1933 r. powierzchnię 155.400 metr. kwadr., w 1931 r. — 174.400, w 1932 r. — 182.200, w 1933 r. — 186.700. Wzrósł również udział państw zagranicznych w 16 w 1930 r. na 38 w 1933 r., oraz ogólna waga towarów wystawionych na Targach: w 1930 r. — około 10.500 kg., w 1933 r. — około 20.000 kg. Liczba firm włoskich i zagranicznych, które zgłosiły dotychczas swój udział w Targach jest o wiele wyższa, aniżeli w latach ubiegłych.

W wyniku tego należy przypuszczać, że rezultaty tegorocznej imprezy będą pomimo istniejącego kryzysu gospodarczego nadzwyczaj dodatnie.

Zapowiedział swoje przybycie na Targi Szef Rządu Włoskiego oraz cały szereg osobistości zagranicznych i misji handlowych państw biorących udział w Targach.

Szczególną uwagę należy zwrócić na wzmożony udział wystawców zagranicznych, który jest o wiele wyższy, aniżeli w roku ubiegłym i dowodzi to, że pomimo ograniczeń istniejących obecnie w handlu międzynarodowym, są jeszcze poważne możliwości nawiązania kontaktu z wieloma rynkami.

W roku bieżącym Targi wzbogacą się kilkoma nowemi działami względnie powiększeniem niektórych już dawniej istniejących działów i sekcji.

Nowością będzie Wystawa Rzemiosła, która będzie się mieściła w specjalnym pawilonie i będzie obejmowała pokaz mebli, wszelkiego rodzaju haftów i tkanin ręcznych, wyrobów skórzanych i żelaznych itp. Osobny dział będzie zarezerwowany dla rzemiosła dostarczającego urządzeń okrętowych i wyrabiającego wszelkiego rodzaju łodzie oraz przybory żeglarskie. Dział ten będzie obejmować pokaz łodzi żaglowych i motorowych, instrumentów żeglarskich, środków ratunkowych, wynalazków, sieci i przyborów rybackich itp.

Na specjalną wzmiankę zasługuje również wystawa skór i obuwia, w której zapowiedziały swój udział najpoważniejsze firmy włoskie i zagraniczne w tej branży. Szczególnie zainteresowały się tą wystawą sfery kupieckie Bliskiego Wschodu.

Z innych wystaw specjalnych urządzonych po raz pierwszy w roku bieżącym należy wymienić: pokaz wzorowego i nowoczesnego urządzenia domowego, wystawa owoców suszonych wraz ze specjalnym działem poświęconym systemom racjonalnego opakowania tychże, oraz wystawa maszyn i narzędzi rolniczych. Znacznemu rozszerzeniu ulegnie wystawa sprzętu i materjału radjowego, zainicjowana już w roku ubiegłym.

Targi Lewantyńskie w Bari ułatwiają również przeprowadzanie tranzakcji handlowych i w tym celu został zorganizowany specjalny dział handlowy, funkcjonujący jedynie podczas trwania Targów, który posiada cały szereg biur handlowych firm włoskich i zagranicznych. Dział ten zorganizowano po raz pierwszy w 1932 r. i praca jego wydała bardzo korzystne rezultaty, zawarto bowiem za jego pośrednictwem około 3.000 tranzakcyj w 1932 r. i około 5.500 w 1933 r.

W roku bieżącym ustanowiono specjalne dnie zawierania kontraktów dla każdego z działów przemysłu i handlu reprezentowanego na Targach, a mianowicie: Dnia 8 września: rolnictwo, przemysł spożywczy i opakowanie towarów; 10 września: urządzenie domowe; 12 września: przemysł budowlany; 14 września: środki komunikacyjne, przemysł mechaniczny i okrętowy; 16 września: przemysł chemiczny, elektrotechniczny, surowce przemysłowe; 18 września: przemysł tkacki i muzyczny.

Przez cały czas trwania Targów będzie funkcjonować biuro informacyj handlowych zorganizowane po raz pierwszy w roku bieżącym przez Dyrekcję Targów wspólnie z Państwowym Instytutem Eksportowym w Rzymie, oraz Konfederacją Przemysłu, Handlu i Rolnictwa. Biuro to będzie udzielać wszelkich informacyj odnośnie możliwości nawiązania stosunków handlowych nietylko z importerami i eksporterami włoskimi ale i zagranicznymi, jak również wszelkich wyjaśnień w sprawach celnych, walutowych i transportowych. Ponadto będzie czynne na Targach biuro załatwiające wszelkie sprawy bankowe i biuro turystyczne, które będzie załatwiało wszelkie czynności w ten zakres wchodzące.

Polska wzięła udział w targach zeszłorocznych, przyczem reprezentowanych było około 25 firm polskich. Rezultaty tej akcji były dla eksportu polskiego bardzo korzystne; zawarto tranzakcyj próbnych na przeszło ¼ miljona złotych i nawiązane w ten sposób stosunki rozwijają się w dalszym ciągu.

Koszt udziału w Bari udało się dla wystawców z Polski zredukować w sposób następujący:

W pawilonach zamkniętych (branżowych):

a) stoiska za 1 m² — zł 40,—
b) przedziały za 1 m² — zł 38,50
c) miejsca za m² — zł 37,—.

Minimalna powierzchnia — 10 m².

Typy pomieszczeń są następujące:

a) stoiska (z przepierzeniem poprzecznem ztyłu i ściankami bocznemi, wysokość — 3 m),
b) przedziały (z przepierzeniem poprzecznem ztyłu, wysokości 2 m, oraz ściankami bocznemi niższemi),
c) miejsca (oddzielone sznurami na kolumnach).

Koleje włoskie dają wystawcom 70% zniżki od taryfy kolejowej, a inne państwa (łącznie z Polską) na przejazdy tranzytowe od 25% do 50% zniżki.

W praktyce koszt przejazdu na Targi w Bari II klasą tam i zpowrotem kosztuje około zł 450,—.

Otrzymanie przez wystawców paszportów handlowych nie nastręcza trudności.

Eksponaty winny być wysłane z Polski nie później niż 15 sierpnia. Na transporty eksponatów w poszczególnych państwach udzielane są również poważne zniżki kolejowe.

Eksponaty nigdzie żadnego cła nie płacą.

### MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA HANDLOWA W NOWYM YORKU.

Dnia 22 października 1934 r. zostanie otwarta w Grand Central Palace w New Jorku Międzynarodowa Wystawa Handlowa (International Trade Fair), zorganizowana staraniem komitetu składającego się z osób i reprezentantów organizacyj zwalczających import towarów niemieckich do Stanów Zjednoczonych.

Wystawa ma głównie na celu zapoznanie społeczeństwa amerykańskiego z towarami zagranicznemi, które mogą zastąpić artykuły dotychczas importowane z Niemiec.

Bliższe wiadomości dotyczące wystawy udziela Polsko - Amerykańska Izba Handlowa w Warszawie.

# PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

## Monopol czy inicjatywa prywatna?

### O WZMOŻENIE AKCJI PROPAGANDY SPOŻYCIA RYB MORSKICH.

*W numerze 17-tym naszego Biuletynu pod tytułem powyższym opublikowaliśmy artykuł dyskusyjny, przedstawiający sprawę kształtowania się stosunków na naszym rynku rybnym.*

*W związku z tym artykułem otrzymaliśmy od Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich szereg interesujących uwag, które uważamy za wskazane umieścić na łamach naszego pisma, pomimo, że wywody Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich ukazały się już w tym samym brzmieniu w innych wydawnictwach. Czyniąc tak, pragniemy podkreślić wagę, jaką do spraw rybołówstwa morskiego przypisujemy.*

———

Z prawdziwą przyjemnością czytaliśmy artykuł dyskusyjny na temat środków zmierzających do wzmożenia akcji propagandy zbytu ryb morskich. Artykuł ten bowiem świadczy, że sprawa ta staje się przedmiotem szerszego zainteresowania, na jakie ze względu na swój cel bezwzględnie zasługuje. Odpowiadając na ten artykuł pragnęlibyśmy zagadnienie zbytu ryb morskich ująć nieco szerzej, ażeby w ten sposób dać możność szerokim rzeszom gospodarczym bardziej dokładnego poznania tego zagadnienia, które wśród zagadnień gospodarczych polskich zajmuje bodaj że pierwsze miejsce. Dlatego też pozwalamy sobie sięgnąć do historji pracy spółdzielni rybackiej w Gdyni, której dokładne przedstawienie pozwoli na bardziej szczegółowe zrozumienie całości poruszonego problemu. Spółdzielnia powstała za inicjatywą Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni dnia 15 maja 1927 r. Celem jej organizacji było podniesienie dobrobytu rybaków wybrzeża morskiego przez wszechstronne ujęcie wszystkich działów pracy rybaków. Przygotowanie podstaw dla rozwoju handlu rybnego było w owym czasie jeszcze przedwczesne, gdyż sam połów stał jeszcze na bardzo niskim poziomie. Rybacy nie mieli w owym czasie odpowiednich środków połowów, ograniczając się do prymitywnych łodzi i sieci, dlatego też należało najpierw podnieść „produkcję" przez zasilenie rybaków w odpowiednie środki, a następnie dopiero w miarę zwiększenia połowów przystąpić do współpracy w organizacji handlu ryb. To też pierwotnie Spółdzielnia uruchomiła następujące działy:

1) dział zaopatrywania rybaków w sprzęty rybackie,

2) dział zaopatrywania rybaków w kutry i motory,

3) dział kredytów na remont domków rybackich.

Po uruchomieniu powyższych działów, opartych głównie na pomocy kredytowej B. G. K., przystąpiono do realizacji działu dalekomorskich połowów, opartego na funduszu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Po 5-letniej wytężonej pracy, kiedy podniesiono stan materjalny rybaków i stworzono im odpowiednie warunki bytu oraz zaopatrzono ich w odpowiedni sprzęt do połowów, stała się naturalną konsekwencją, organizacja handlu rybnego na wybrzeżu. Jak zresztą wiadomo, stosunki pod tym względem były opłakane. Całość handlu rybnego znajdowała się w rękach kupców obcych, którzy kupowali towar z dostawą do siebie, płacąc ceny dowolnie niskie tak, że często rybacy musieli połowy swoje rzucać do morza, nie mogąc znaleźć nabywców. Kupcy ci odsprzedawali następnie rybę morską do Polski, polskim wędzarniom oraz konsumentom po cenach znacznie wyższych, inkasując nadmierne zyski, które pozostawały w ten sposób zagranicą. Fatalny stan ten odbijał się na cenie ryby, która bądź to utrzymywała się na bardzo niskim poziomie, bądź to podlegała niebezpiecznym wahaniom ze szkodą tak dla rybaków morskich, którym w ten sposób rybołówstwo zupełnie się nie opłacało, jak ze szkodą dla konsumentów oraz przetwórców, pozbawionych możności normalnej kalkulacji kupieckiej, a narażonych na dowolne regulowanie cen surowca przez kupców zagranicznych. W warunkach tych także i przemysł rybny na wybrzeżu nie mógł się początkowo należycie rozwinąć. Zasadnicza zmiana nastąpiła, jak to zaznaczyliśmy, przy końcu r. 1932, kiedy to spółdzielnia przystąpiła do odbierania połowów od swoich członków, nie w celu stworzenia jakiegoś monopolu, lecz dla spełnienia naturalnej funkcji spółdzielczej. Stąd wynika logicznie, że spółdzielnia nie wystąpiła i nie występuje w roli kupca pośrednika, lub w roli jakiegoś kartelu zrzeszonych producentów dla dowolnego regulowania ceny, ponieważ forma ta byłaby sprzeczna z organizacją i charakterem Spółdzielni jako takiej; Spółdzielnia bowiem w danym wypadku jest sama „producentem“, odbiera połowy od rybaków i koncentruje je w swoich rękach, a następnie oddaje je przetwórcom, kupcom i konsumentom. Za powyższem stanowiskiem przemawia także fakt, że Spółdzielnia nigdy nie doliczała sobie różnicy ceny, przyjętej w stosunkach handlowych, lecz minimalną różnicę, która z trudnością wystarczała na pokrycie zwyczajnych kosztów handlowych.

Stwierdzić pozatem należy, że odbiór połowów od rybaków przez Spółdzielnie sprowadził prawdziwy przewrót w dotychczasowych niezdrowych stosunkach, pierwszy raz bowiem na wybrzeżu znalazł się ktoś, kto wziął na siebie duże ryzyko związane z odbiorem całości połowów, a wiadomo, że ryzyko to jest ogromne.

Postępy pracy w Spółdzielni w tym dziale były duże, o czem świadczą następujące cyfry:

w r. 1932 za okres 1½ miesiąca odebrała Spółdzielnia od rybaków 369.000 kg za zł 17.000,—

w r. 1933 — 1.043.000 kg za zł 186.380,—

w r. 1934 (4 miesiące) — 4.500.000 kg za zł 557.000,—.

Z powyższych sum największą pozycję stanowiły szproty, któremi obrót wynosił: w r. 1934 (3 miesiące) — 4.208.000 kg za sumę zł 462.880. Cena szprotów, która przedtem wahała się w ogromnej skali od zł 1—10 za 100 kg, ustabilizowała się znacznie i wahała się w małej skali od zł 8—12 zależnie od wielkości połowów. Proces odbierania połowów od rybaków przez Spółdzielnię zrobił tak duże postępy, że były dnie, w których Spółdzielnia odbierała do 2.000 kwintali surowca.

Właśnie w związku z tem wyrósł przed Spółdzielnią szereg bardzo poważnych zagadnień, do których w pierwszej linji należy sprawa zwiększenia zbytu ryb morskich. W celu rozwiązania tego nie bywale trudnego problemu Spółdzielnia przy dużym nakładzie finansowym oraz z wielkim wysiłkiem uruchomiła specjalną propagandę spożycia ryb morskich tak przez prasę perjodyczną, jak przez wydawnictwa specjalne. W powyższym też celu nawiązano ścisły kontakt z władzami wszystkich resortów, a w pierwszym rzędzie z władzami wojskowemi, w kierunku propagandy spożycia ryb morskich w zakładach, instytucjach, szpitalach, bursach i ochronkach. Pomimo tych wysiłków Spółdzielni dla ułatwienia pracy i powodzenia kupiectwu rybnemu, sfery kupieckie nie okazały dostatecznej inicjatywy, zaś magazyny Spółdzielni wobec braku reflektantów — kupców stały zapełnione przez długie okresy czasu przy równoczesnem znacznem obciążeniu Spółdzielni kosztami składowymi i chłodniczymi. W takiej sytuacji należy zrozumieć konieczność doraźnych działań Spółdzielni, która zorganizowała szereg miejsc sprzedaży w kraju, przyczem dla wygody odbiorców puszczano specjalne samochody z surowcem w głąb kraju, które w pewnych chwilach dostarczały świeży towar nawet w miejscach odległych o ca. 300 km od Gdyni. Wyniki efektywne wymienionej propagandy były bardzo duże. Oprócz wysyłek wagonowych wysyłała Spółdzielnia hurtowne przesyłki w głąb kraju, szczególnie do większych ośrodków skupienia ludności. I teraz właśnie, kiedy prowadzona z dużem natężeniem finansowem akcja zaczyna wydawać pierwsze rezultaty, spotyka się Spółdzielnia z zarzutem, jakoby chciała stworzyć jakiś monopol ze szkodą dla kupiectwa prywatnego. Należy stwierdzić, że zarzut ten w żadnym wypadku nie jest zgodny ani z

intencjami Spółdzielni, ani też z jej kardynalnemi prawami, wynikającemi z zasad wolnego handlu. Spółdzielnia bowiem w okresie najcięższym dla polskiego rybołówstwa morskiego przejęła na siebie pionierską pracę utworzenia podstaw dla rozwoju handlu rybnego, ponieważ nie było nikogo, kto byłby chciał przejąć odnośne ryzyko. Jak to jednakże zaznaczyliśmy uprzednio nie uważa się Spółdzielni za zrzeszenie producentów na prawach monopolu, *lecz przeciwnie z prawdziwą przyjemnością Spółdzielnia będzie widziała rozwój handlu rybnego w kraju. Propagując spożycie ryb morskich, Spółdzielnia nie zamierza iść po linji opanowania handlu w całym kraju, lecz przeciwnie zamierza nawiązać stosunki z hurtownymi i na zaufanie zasługującymi kupcami, którzy będą mogli ze swej strony przyczynić się do realizacji zagadnienia, mającego dla polskiej gospodarki narodowej pierwszorzędne znaczenie*

Podając powyższe uwagi do szerszej wiadomości publicznej, zdajemy sobie sprawę z tego, że ramy szczupłego artykułu nie pozwoliły nam na omówienie szeregu dalszych zagadnień m. i. sprawy ewentualnego stworzenia aukcyj rybnych, sprawy repartycji surowca, sprawy stosunku do rybołówstwa śródlądowego itp.

Z wymienionych zagadnień pragnęlibyśmy jeszcze pokrótce poruszyć sprawę zagadnienia stosunku do rybołówstwa śródlądowego. Zastrzegając sobie omówienie tej ciekawej kwestji w bardziej dokładny sposób w przyszłości, stwierdzić musimy, że rybołówstwo morskie w żadnym wypadku nie jest konkurencją dla rybołówstwa lądowego, lecz stanowi jego naturalne gospodarcze uzupełnienie. Oczywiście wprowadzenie ryby morskiej w rejonach zwiększonej podaży ryb śródlądowych może przejściowo wywołać pozorne wrażenie konkurencji i przyczynić się do przejściowego obniżenia ceny ryby śródlądowej, będzie to jednakże zjawisko czasowe, po którym nastąpi korzystna normalizacja i zwyżka ceny obu gatunków ryb. Stwierdzenie nasze opieramy na fakcie, że ogólny połów ryb śródlądowych wynoszący ca. 10 milj. kg rocznie oraz morskich wynoszący ca. 6.500.000 kg nie wystarcza łącznie na pokrycie ogólnego zapotrzebowania, o czem świadczy duże saldo bierne przy obrocie ryb z zagranicą. Z drugiej strony zwiększenie spożycia ryb morskich w kraju spełniło już częściowo zadanie zmniejszenia importu ryb, i to jest najważniejszem zagadnieniem stojącem zgodnie przed obu rodzajami rybołówstwa. Zharmonizowanie obu pozornych konkurentów stanie się tem pierwszorzędnem zagadnieniem, którego rozwiązanie może przynieść duże korzyści dla naszej gospodarki. Hurtownicy ryb śródlądowych przejmując równocześnie handel rybami morskiemi mogą walnie przyczynić się do rozwiązania sprawy.

Przez powyższe określenie naszego stosunku do rybołówstwa śródlądowego pragniemy również dać dowód, że jesteśmy zwolennikami wolnego handlu rybami morskiemi w nadziei, że znajdą się poważne firmy, które zechcą stanąć do harmonijnej współpracy jako pierwsza ręka odbierająca rybę morską od Spółdzielni, jako jej producenta, a temsamem pomogą Spółdzielni w organizacji zagadnienia handlu rybnego w sposób, który przyczyni się do rozwiązania tej sprawy z korzyścią dla naszej gospodarki narodowej.

## KRONIKA.

— **POŁOWY MORSKIE W LIPCU BR.** wykazały nieznaczny spadek w stosunku do miesiąca ubiegłego i do miesiąca lipca 1933 r. Ogółem złowiono w lipcu br. 221.240 kg ryb o wartości 116.382 zł. Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (w nawiasie podaje się cenę za jeden kg):

Troć (łosoś): 200 kg (4 zł), płastugi: stornia 113.970 kg (0,50 zł), zimnica: 11.470 kg (0,20 zł), gładzica: 2.470 kg (0,50 zł), skarp (turobt): 5.060 kg (0,60 zł), śledziki: 5.060 kg (0,60 zł), węgorze: 12.700 kg (1.80 zł), dorsze: 49.190 kg (0,20 zł), kwapy: 13.920 kg (0,50 zł), makrele: 400 kg (2,40 zł), szczupaki: 3.870 kg (1.40 zł), okonie: 650 kg (0,60 zł), płocie: 500 kg (0,60 zł), certy: 830 kg (0,60 zł).

Najwięcej ryb złowili rybacy z Gdyni, bo 68.940 kg o wartości 36.341 zł, Hel dostarczył 60.890 kg — 25.535 zł, miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża 34.410 kg — 27.680 zł, miejscowości na Półwyspie od Jastarni do Wielkiej Wsi 24.140 kg — 18.805 zł, miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej 4.760 — 2.401 zł. Są to wszystko połowy przybrzeżne, na połowy dalszego Bałtyku wypadło 28.100 kg o wartości 5.620 zł (tylko dorsze).

Najwięcej ryb pochłonął rynek na wybrzeżu, ze względu na sezon letniskowy: 133.400 kg o wartości 63.897 zł, do miejscowych wędzarń sprzedano 30.290 kg — 23.528 zł, do Gdańska wywieziono: 57.550 kg — 28.957 zł.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDYNIĘ W LIPCU BR.** wyniósł ogółem 1.024 ton śledzi szkockich (angielskich). Sześć statków wyładowało ogółem 3.449/1 dużych beczek i 5.965/2 połówek. Część ładunku wysłano bezpośrednio do kraju a resztę zaskładowano w komorach chłodniczych w zwykłych magazynach tranzytowych. W ciągu miesiąca wysłano z portu rybackiego 53 wagonów ze śledziami solonemi do kraju, dwa wagony śledzi solonych tranzytem do Rumunji.

— **CENY NA ŚLEDZIE SZKOCKIE** spadły w sezonie bieżącym od 20—30% w stosunku do cen zeszłorocznych. Świadczy to o celowej akcji dostawców angielskich dostosowania się do wymagań kryzysowego rynku polskiego. Świadczy to również o tem, że celem rozszerzenia zbytu na angielskie śledzie solone w Polsce, nie konieczne jest obniżenie cła jak tego domaga się delegacja W. Brytanji w rokowaniach handlowych z Polską. Cło powinno zostać niezmienione, celem ochrony własnego rybołówstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego, a jedynie obniżenie cen przez dostawców angielskich, tak jak to już poprzednio zrobili dostawcy śledzi solonych z Norwegji i Islandji, prowadzi do zdobycia rynku polskiego.

— **NOWY MONOPOL NA WIDOWNI** tym razem eksporterów śledzi w Islandji Jak wiadomo śledzie islandzkie zaprowadzają się szybko na rynkach europejskich ze szkodą dla eksportu śledzi angielskich. czy norweskich. Obecny monopol ma przynieść uregulowanie tego eksportu islandzkiego i przynieść może europejskim odbiorcom jedynie zwyżkę cen. Dlatego też ze strony polskiej należy bacznie obserwować ten nowy monopol zwłaszcza, że na terenie

Gdańska utworzyć się miał syndykat sprzedaży tych śledzi na teren Polski, co tem bardziej spowoduje podrożenie towaru, uniemożliwiając szerokim masom nabycie śledzi islandzkich. Należy się spodziewać, że odpowiedzialne za politykę gospodarczą czynniki nie dopuszczą do podrożenia cen mając ku temu wszelkie dane (śledzie islandzkie płacą tylko ⅓ cła i są kontyngentowane).

— SMAŻARNIA RYB W GDYNI ZE WZGLĘDU NA TRUDNOŚCI ze strony Komisarjatu Rządu w Gdyni ulegnie w najbliższych dniach likwidacji, z ogromną szkodą dla propagandy spożycia ryb w sezonie letniskowym. W smażarni tej otrzymać można było za niską cenę (35 gr) porcję pożywną mięsa smażonego z dorsza. Chodzi tu o zbyteczne wymagania sanitarne (ceraty na stołach), chociaż w najbardziej higjenicznych smażarniach zagranicą, w jadłodajniach, podaje się na stołach drewnianych lub pokrytych papierem pergaminowym.

# ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

## ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

**Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.**

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

### Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
### Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

| s/s | Gdynia wtorek | Gdańsk sobota | Tallinn środa | Kotka piątek | Helsingfors sobota |
|---|---|---|---|---|---|
| Cieszyn | 7. 8. | 11. 8. | 15. 8 | — | 18. 8. |
| Capella | 14. 7. | 18. 8. | 22. 8. | — | 25. 8. |
| Śląsk | 21. 8. | 25. 8. | 29. 8. | — | 1. 9. |

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

### Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 8/9. 8. s/s Annelise — z Gdyni 18/19 8.

### Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 12/13. 8. s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8.

### Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia poniedziałki | Gdańsk soboty | Ryga środy |
|---|---|---|---|
| Minos | 6. 8. | 11. 8. | 8. 8. |
| Irene | 13. 8. | 18. 8. | 15. 8. |

### Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 8/9 8. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 15/16. 8.
s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

### Do Stockholmu i Karlskrony.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 8. s/s Marienholm — z Gdyni 21. 8.

### Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 7. 8. s/s Egon — z Gdyni 15. 8.

### Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 7/8. 8. s/s Erna — z Gdyni 21/22 8.

**Do Visby**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 21. 8.

**Do Malmö — Halmstad — Göteborg**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 7. 8. s/s Iwan — z Gdyni 21. 8.

**Do Kłajpedy (Memel)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 8. s/s Marienholm — z Gdyni 21. 8.

**Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)**

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minus — z Gdańska 11. 8. s/s Irene — z Gdańska 18. 8.

**Do Hamburga (Hamburg)**

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 14. 8. — z Gdańska 14. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
|---|---|---|
| Albert | 11. 8. | 14. 8. |
| Rudolf | 14. 8. | 18. 8. |
| E. Russ | 18. 8. | 21. 8. |

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 7. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

**Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)**
**(Oslo and East-Norway Ports)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 17. 8. — z Gdań ka 16. 8.

**Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów**
**(West-Norway Ports)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 17. 8. — z Gdań ka 16. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

**Do Rotterdamu (Rotterdam)**

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 7. 8. — z Gdańska 10. 8. s/s Taerman — z Gdyni 10. 8.
s/s Chorzów — z Gdyni 14. 8. — z Gdańska 17. 8. s/s Bella — z Gdyni 17. 8.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

**Notice:** Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia poniedziałki i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|
| Butt | 6. 8. | 8. 8. |
| Fortuna | 9. 8. | 11. 8. |
| Elin | 13. 8. | 15. 8. |

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
**Notice:** Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

## Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

| s/s | Gdynia | Gdańsk | Antwerpja |
|---|---|---|---|
| Śląsk | 7. 8. | 10. 8. | 19. 7. |
| Irisen | 14. 8. | 17. 8. | 24. 8. |
| Cieszyn | 21. 8. | 24. 8. | 30. 8. |

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 16. 8. — z Gdańska 18. 8.

## Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 21/22. 8. s/s Pluto — z Gdyni 14/15. 8.
s/s Enterpe — z Gdyni 7/8. 8.

## Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 14. 8. — z Gdyni 16. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 7. 8. — z Gdyni 9. 8.

## Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 8. 8. — z Gdyni 9. 8.
s/s Lublin — z Gdańska 15. 8. — z Gdyni 16. 8.

## Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Oder — z Gdyni 3/4. 8. s/s Corsica — z Gdyni 10/11. 8.

## Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjôld — 12/13. 8. s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8.

## Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 11. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 12. 9.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

## Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 11. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 11. 8.

**Uwaga:** Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej iłości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

## Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 24. 8.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8.

**Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)**

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 11. 8.  m/s Erland — z Gdyni 21. 8.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
**Notice:** Through B/L to all Lewant Ports.

**Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)**

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 16. 8.  s/s Cliffwood — z Gdyni 22. 8.

**Do Nowego Yorku (New York) — Halifax Canada)**

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 17. 8.

**Do Ameryki Południowej (South - America)**

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessan Margareta — z Gdyni 18. 8.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — z Gdańska 9. 8. — z Gdyni 9. 8.
s/s Equator — z Gdyni 25. 8. — z Gdańska 24. 8.

**Gdynia — Daleki Wschód (Far East)**
**Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Atreus — z Gdyni 4. 8.

**Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Japan — z Gdyni 14. 8.  s/s Tiradentes — z Gdyni 4. 9.

---

## ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

**Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.**

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

**Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia**

American Scantic Line

| Sailings from New York<br>Odjazdy z Nowego Yorku | Philadelphia<br>, | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|---|
| s/s Scanyork — 16. 8. | | s/s Scanyork — 29. 8. |
| s/s Scanmail — 25. 8. | | s/s Scanmail — 5. 9. |

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

| Sailings from New York<br>Odjazdy z Nowego Yorku | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|
| s/s Pułaski — 9. 8. | s/s Pułaski — 21. 8. |

**Halifax,(Canada) — Gdynia**

Linja Gdynia—Ameryka

| Sailings from Halifax<br>Odjazdy z Halifax'u | Oczekiwane w Gdyni<br>Due to arrive at Gdynia |
|---|---|
| s/s Pułaski — 11. 8. | s/s Pułaski — 21. 8. |

## Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.
Sailings — daty odjazdów

| | Gdynia Wtorek | Gdańsk Sobota | Tallinn Środa | Kotka Piątek | Helsingfors Sobota |
|---|---|---|---|---|---|
| s/s Capella | | 4. 8. | 8. 8. | — | 11. 8. |
| s/s Cieszyn | 7. 8. | 11. 8. | 15. 8. | — | 18. 8. |

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

## Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

| s/s lub substytut | Hamburg środy i soboty | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
|---|---|---|---|
| Albert | 8. 8. | 11. 8. | 14. 8. |
| Rudolf | 11. 8. | 14. 8. | 18. 8. |
| E. Russ | 15. 8. | 18. 8. | 21. 8. |

Żegluga Polska

| s/s | Hamburg | Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|---|
| Tczew | 22. 8. | 25. 8. | 28. 8. |

## Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Roterdamu — s/s Chorzów — 11. 8.
z Rotterdamu — s/s Bella — 13. 8.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 18. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

| Statek lub substytut | Rotterdam wtorki i soboty | Gdynia poniedziałki i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|---|
| Elin | 7. 8. | 13. 8. | 15. 8. |
| Condor | 11. 8. | 16. 8. | 18. 8. |

## Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk 7. 8.
z Antwerpji — s/s Irisen 14. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 9. 8. — w Gdyni 16. 8.

## Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

| Statek lub substytut | Brema czwartki | Gdynia poniedziałki | Ryga środy | Gdańsk soboty |
|---|---|---|---|---|
| Irene | 9. 8. | 13. 8. | 15. 8. | 18. 8. |
| Neptun | 16. 8. | 20. 8. | 22. 8. | 25. 8. |

## Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

| | Odjazd z Londynu (Sailing from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Lech | 9. 8. | 12. 8. | 14. 8. |

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

| | Odjazd z Londynu (Sailing from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Baltonia | 16. 8. | 19. 8. | 21. 8. |

## Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

| | Odjazd z Hull (Sailing from Hull) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Lublin | 9. 8. | 12. 8. | 15. 8. |
| s/s Lwów | 16. 8. | 19. 8. | 22. 8. |

## Porty Golfu — Gdynia
## Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

| | Wychodzi | | | | Przyjazd |
|---|---|---|---|---|---|
| | Tampico | New Orleans | Galveston/Houston | Savannah | Gdańsk/Gdynia |
| m/s Rydboholm | | 18 7. | 25. 7. | | 24. 8. |
| m/s Tampa | 21. 7. | 28. 7. | 5. 8. | | 2. 9. |

## Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

**Bezpośrednia okazja załadowania kawy**

| | Termin wyjścia | Przyjazd | |
|---|---|---|---|
| | Santos | Gdynia | Gdańsk |
| par. Equator | 23. 7. | 26. 8. | 28 8. |

## Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

| | Termin wyjścia | | | | | | | Przypuszczalny termin nadejścia |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pireus | Istanbul | Izmir | Beyrouth | Aleksandrja | Jaffa | Haifa | Gdynia—Gdańsk |
| m/s Erland | | | | | 28. 7. | | | 21. 8. |
| m/s Gotland | | | | 29. 7. | 8. 8. | | 24/25. 7. | 25. 8. |

## Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 20/24. 7. — oczekiwany w Gdyni 8. 8.